



Situación del desarrollo en los países sin litoral de América del Sur

Ricardo J SANCHEZ

Chief, Infrastructure Services Unit

Natural Resources and Infrastructure Division

Economic Commission for Latin America & the Caribbean (ECLAC)



Introducción

- La falta de acceso marítimo es comúnmente esgrimida como una razón que ayuda a explicar el bajo crecimiento y desarrollo de los países sin litoral. No obstante ello, es evidente que el desarrollo es multidimensional y por tanto no puede circunscribirse únicamente al ámbito geográfico. Indicadores compuestos contruidos a partir de información de los ODM muestran que en promedio los países sin litoral son un 20% menos desarrollados de lo que podrían ser si no tuvieran la características geográfica de ser sin litoral (UN-OHRLLS, 2013).
- El Plan de Acción de Almaty incluye cinco áreas prioritarias:
 - i. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito;
 - ii. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura;
 - iii. Comercio internacional y facilitación del comercio;
 - iv. Medidas de apoyo internacional;
 - v. Aplicación y examen.



Working document - Índice

Capítulo 1: Aproximación al desarrollo socio-económico de Bolivia y Paraguay

Capítulo 2: Aproximación a las cuestiones de política de tránsito

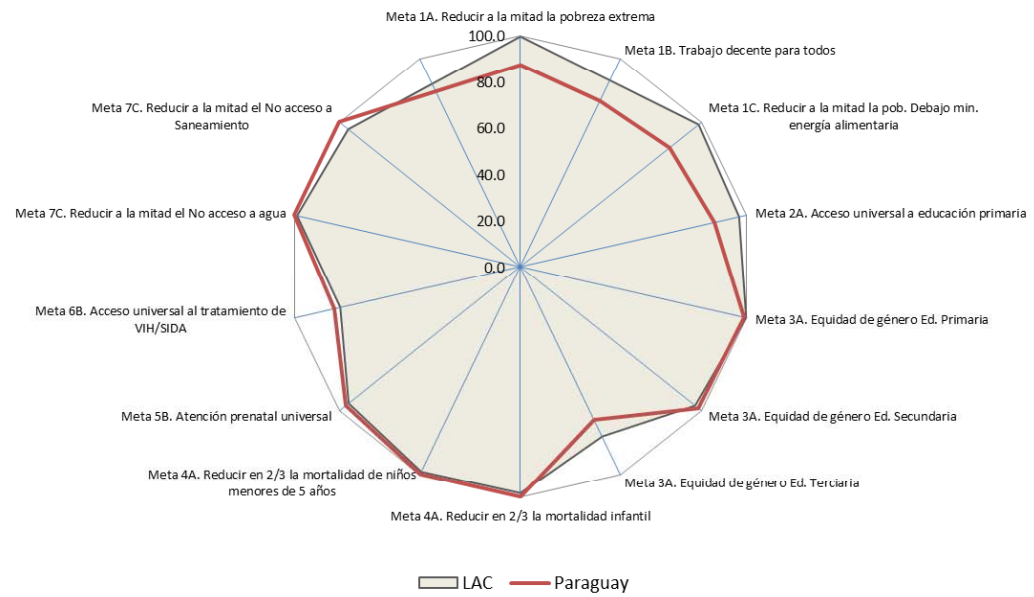
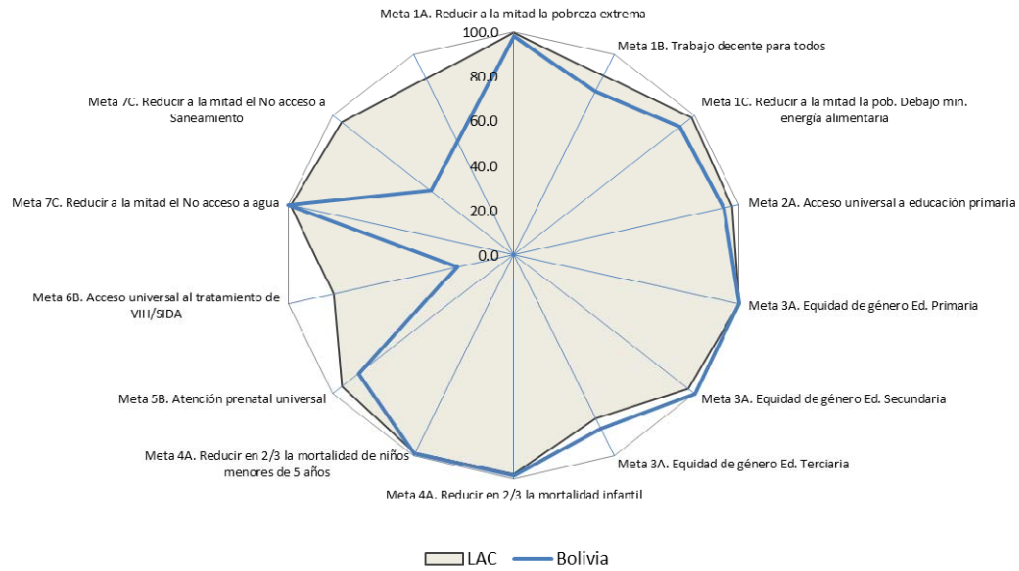
Capítulo 3: Una evaluación de la infraestructura de transporte y servicios

Capítulo 4: Comercio Internacional y Facilitación

Capítulo 5: Medidas de apoyo internacional y asuntos emergentes

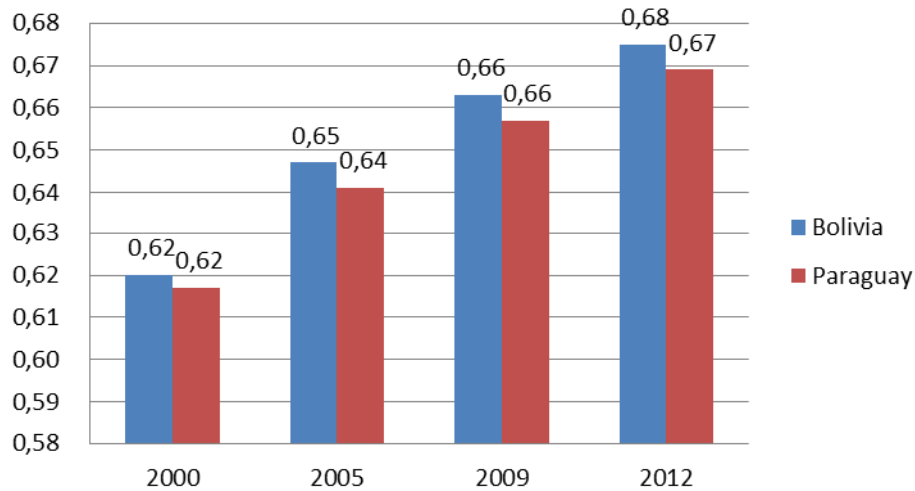
Capítulo 6: Desempeño logístico y costos de transporte en los países sin litoral de América Latina

Capítulo 7: Recomendaciones

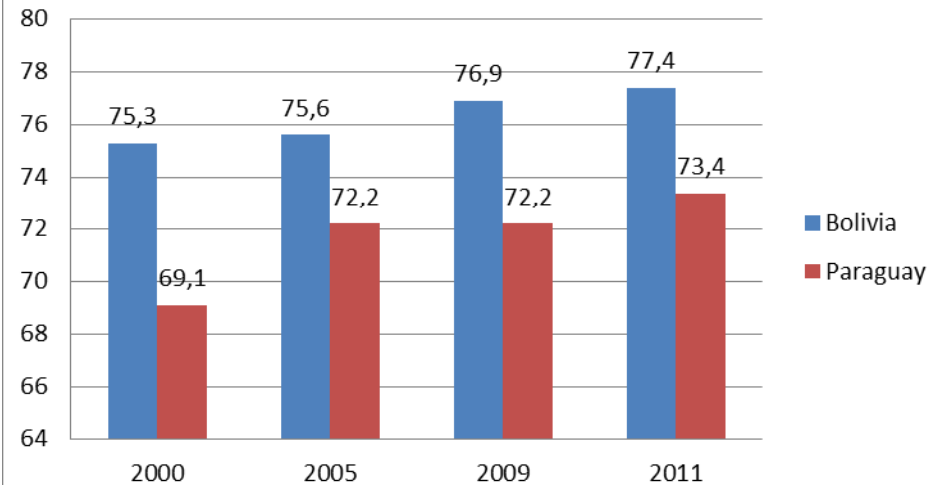




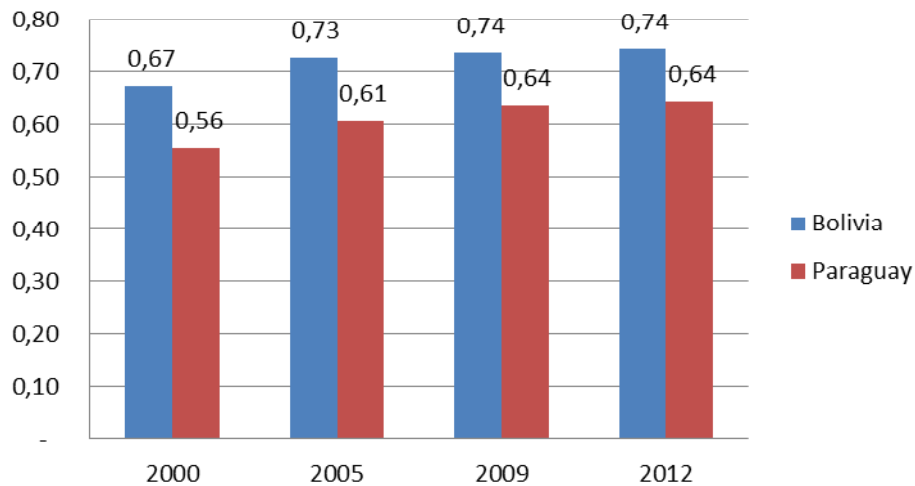
Índice de Desarrollo Humano (IDH)



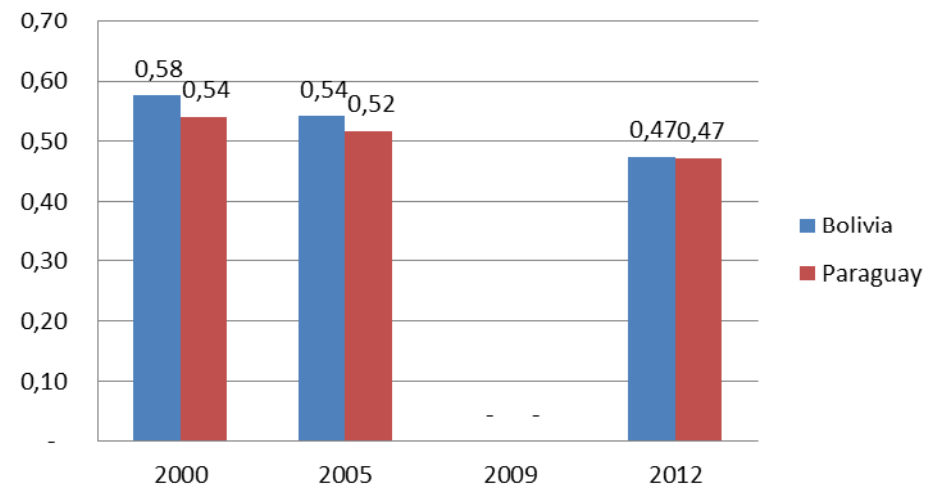
Tasa de empleo, mayores de 25 (% aged 25 and above)



Índice de educación

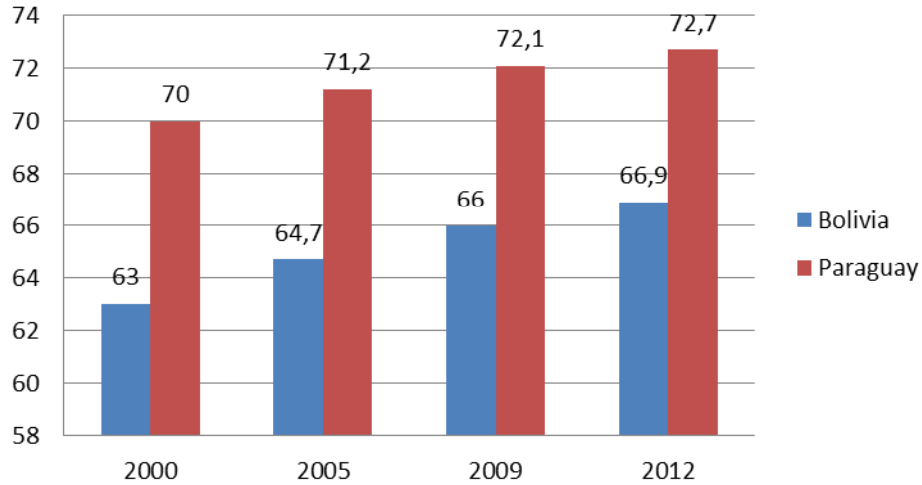


Índice de desigualdad de género

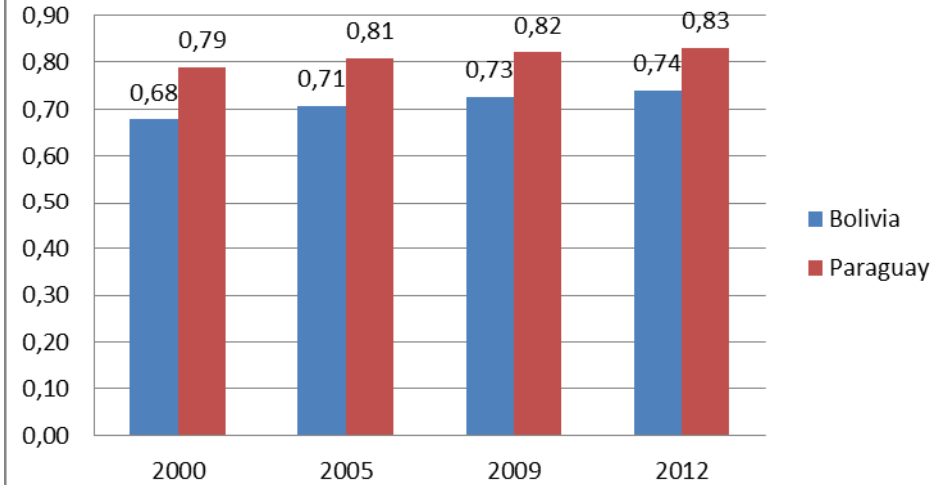




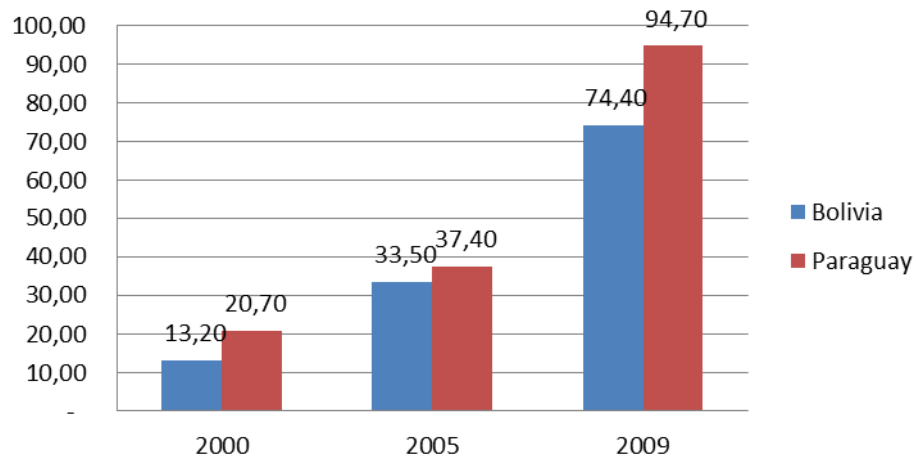
Esperanza de vida al nacer. (años)



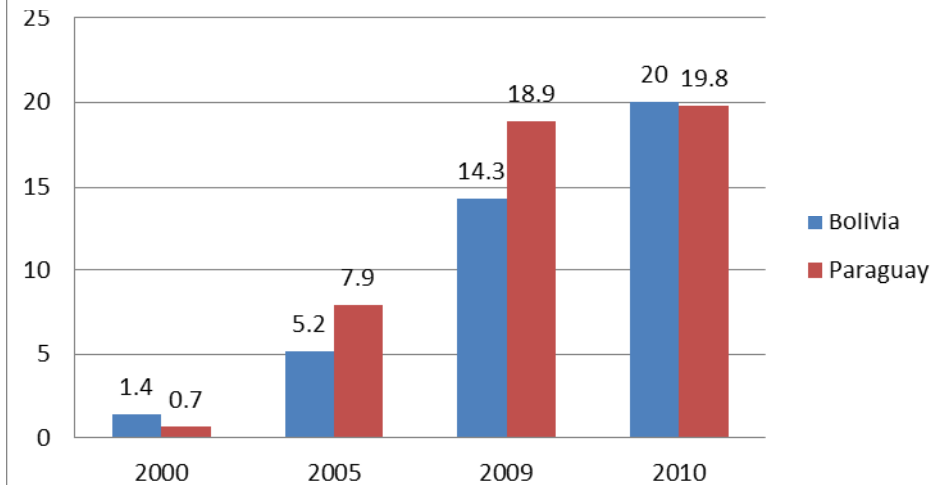
Índice de salud



**Abonados a telefonía fija o móvil, por cada 100 personas
(por cada 100 personas)**



Usuarios de internet (por cada 100 personas)







Capítulo 1

APROXIMACIÓN AL DESARROLLO SOCIO-ECONÓMICO DE BOLIVIA Y PARAGUAY



Capítulo 2

APROXIMACIÓN A LAS CUESTIONES DE POLÍTICA DE TRÁNSITO



Iniciativa Regional

- Implementación gradual de las recomendaciones del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas – OMA, cuya finalidad es:
 - Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad;
 - Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte;
 - Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI;
 - Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo;
 - Reforzar la cooperación entre las Aduanas y las empresas; y
 - Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.



Capítulo 3

UNA EVALUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

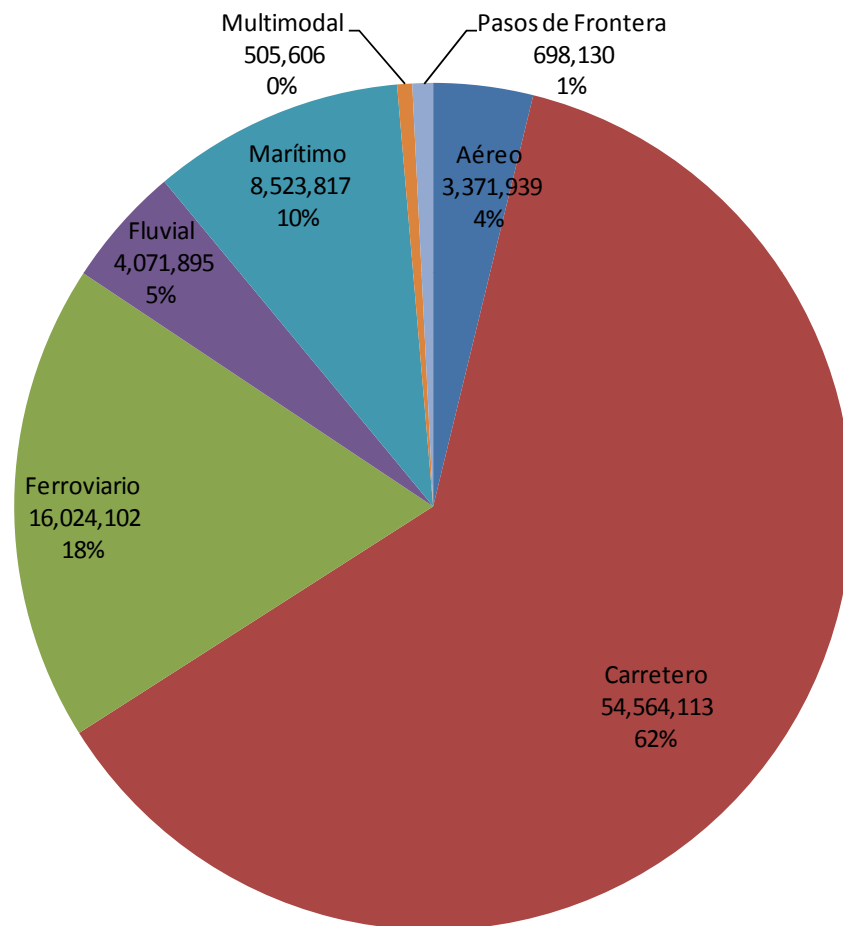


La iniciativa IIRSA/COSIPLAN/UNASUR

- La conformación original de la Cartera de Proyectos IIRSA se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial en el marco de la Iniciativa. En 2004, la Iniciativa consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura que representaron una inversión estimada de USD 37.424,8 millones.
- En 2010, y en vistas a la culminación de la primera etapa del trabajo de la Iniciativa, se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de GTEs de todos los EIDs. El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos con una inversión estimada de USD 96.119,2 millones.
- La revisión de la cartera a 2012 dio como resultado un portafolio de 546 proyectos con una inversión estimada de USD 130.324,50 millones.



DISTRIBUCION DE INVERSIONES TOTALES POR SUBSECTOR DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE



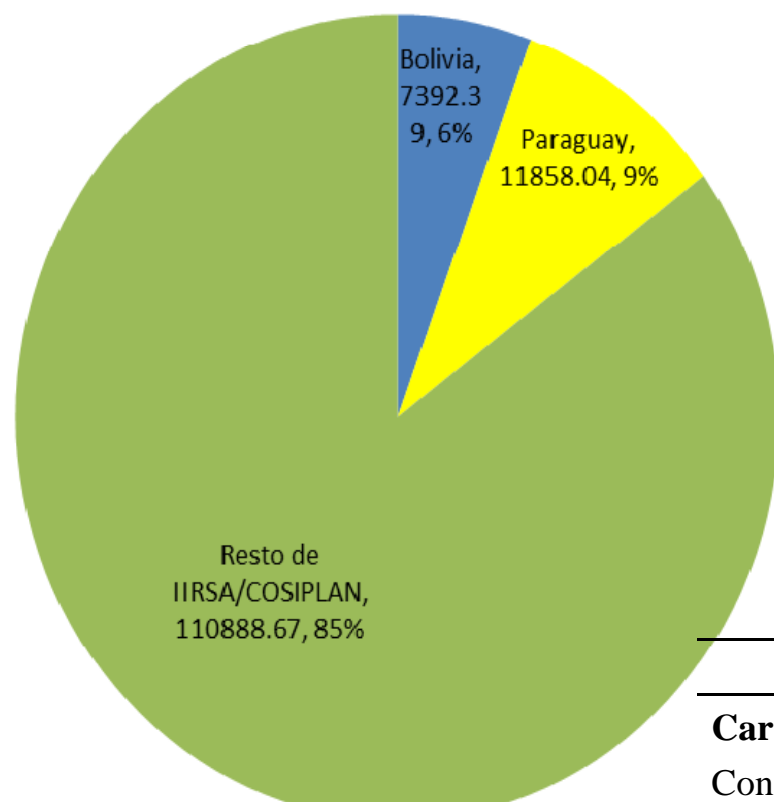
Fuente: DRNI-CEPAL sobre la base de datos de www.iirsa.org, acceso el 3 de abril de 2013.

Nota: Información actualizada según fichas de proyectos a diciembre de 2012.

© CEPAL 2013, Ricardo.Sanchez@cepal.org – Gordon.Wilmsmeier@cepal.org



TOTAL DE LAS INVERSIONES DE LA CARTERA IIRSA/COSIPLAN EN RELACIÓN A LOS PAÍSES SIN LITORAL



	Bolivia	Paraguay	Total LLDC
Transporte	2230.80	696.00	2926.80
Energía		2079.00	2079.00
Comunicaciones	0.10		0.10
Total	2230.90	2775.00	5005.90

	Bolivia	Paraguay	Total LLDC
Cartera total	7392.39	11858.04	19250.43
Concluido	13.00	1308.00	1321.00
En ejecución	2217.90	1467.00	3684.90
En pre-ejecución	2468.69	6430.39	8899.08
En perfil	2692.80	2652.65	5345.45

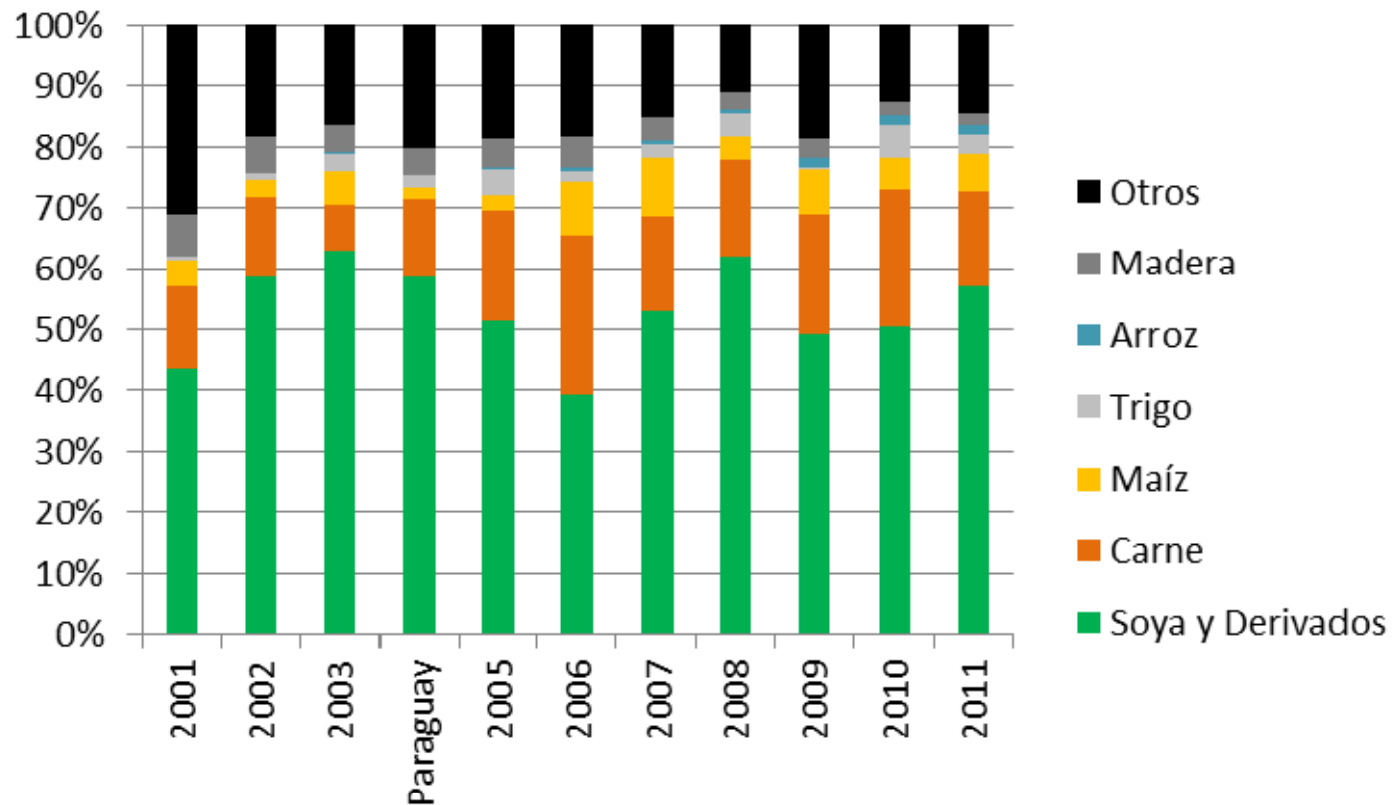


Capítulo 4

COMERCIO INTERNACIONAL Y FACILITACIÓN

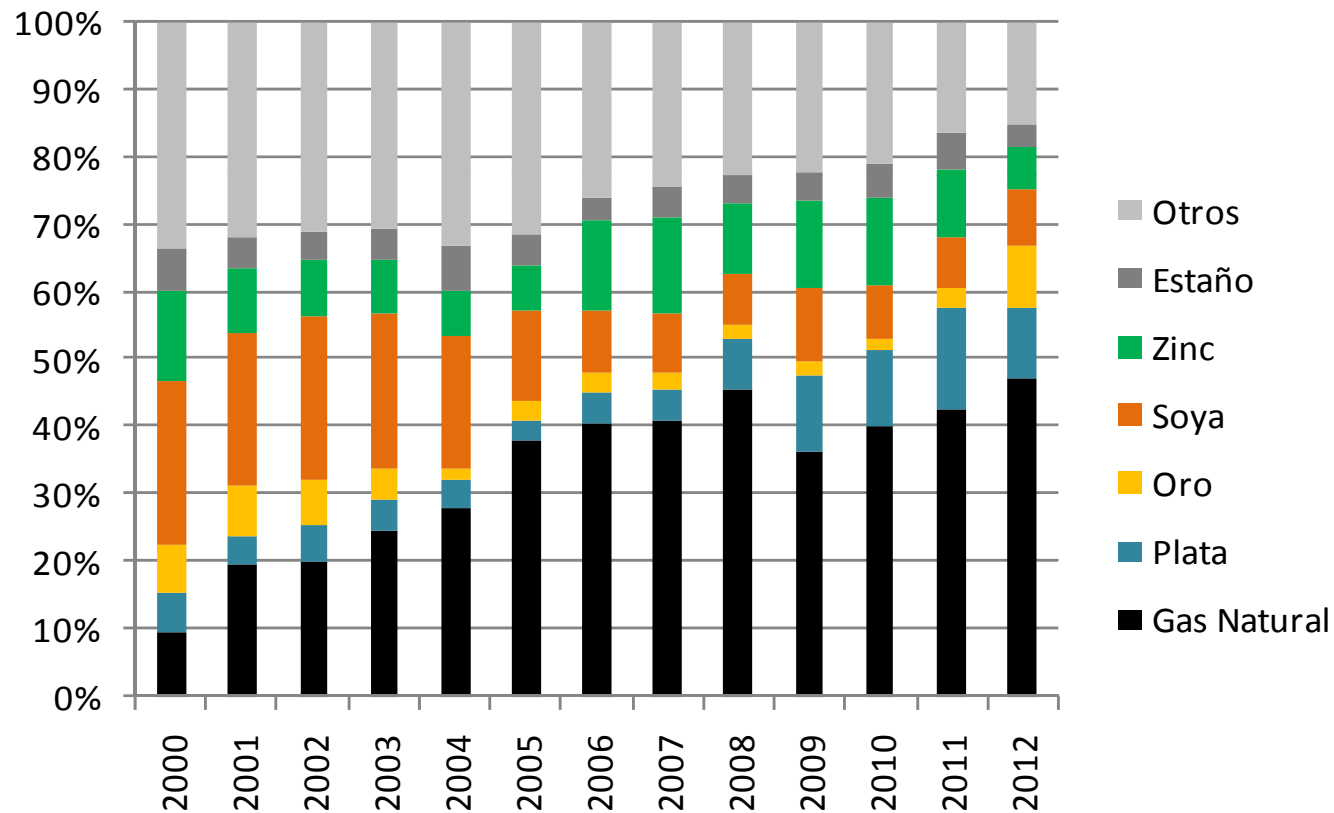


PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS (PORCENTAJE)





PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS (PORCENTAJE)





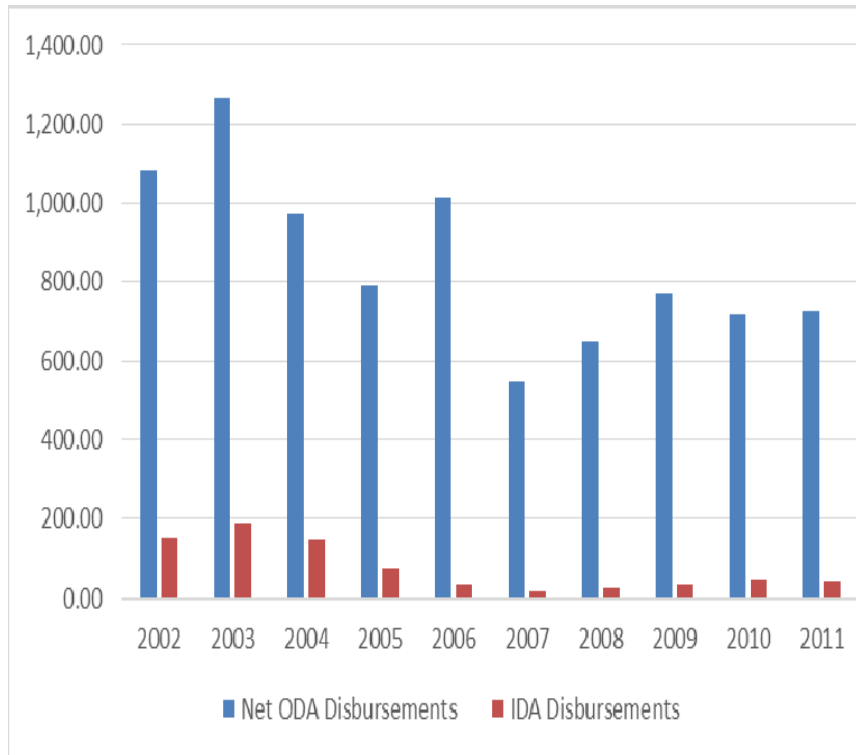
Capítulo 5

MEDIDAS DE APOYO INTERNACIONAL Y ASUNTOS EMERGENTES

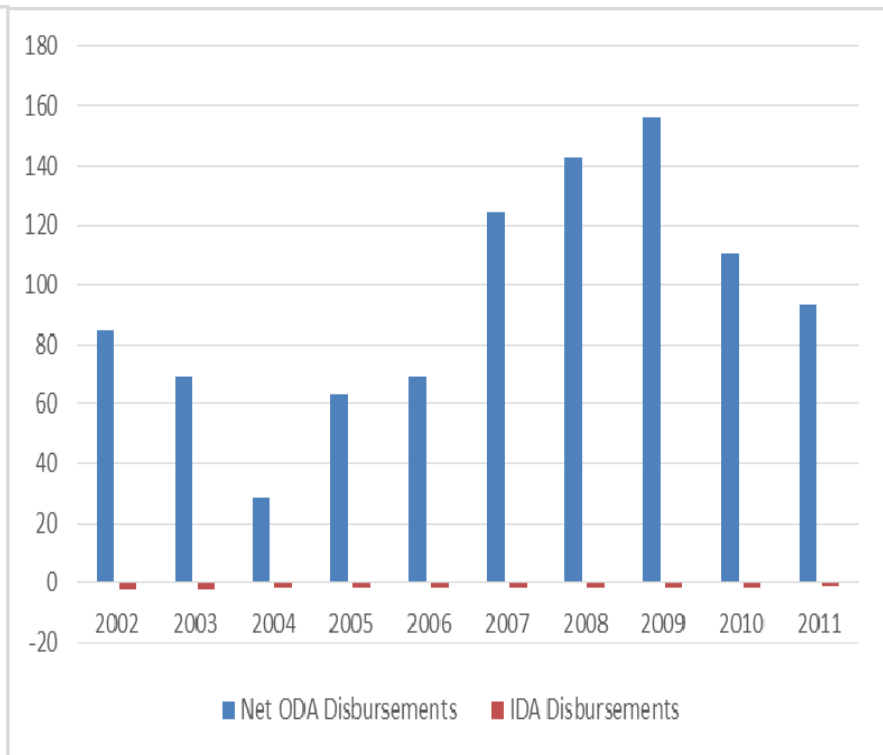


NET ODA DISBURSEMENTS – IDA DISBURSEMENTS

(Bolivia)



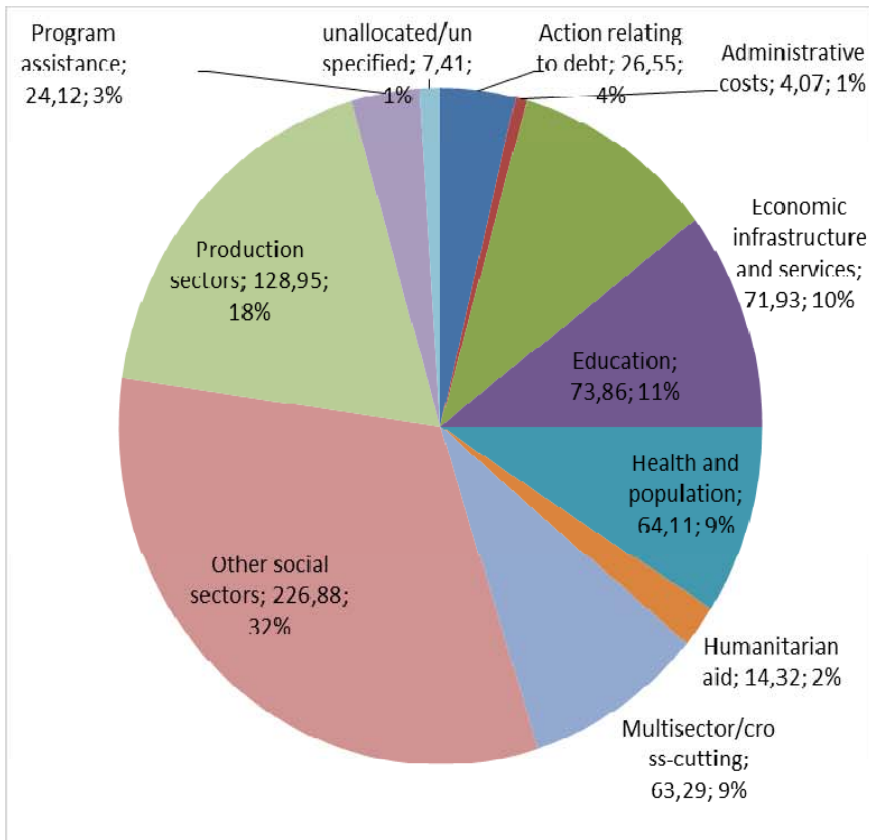
(Paraguay)



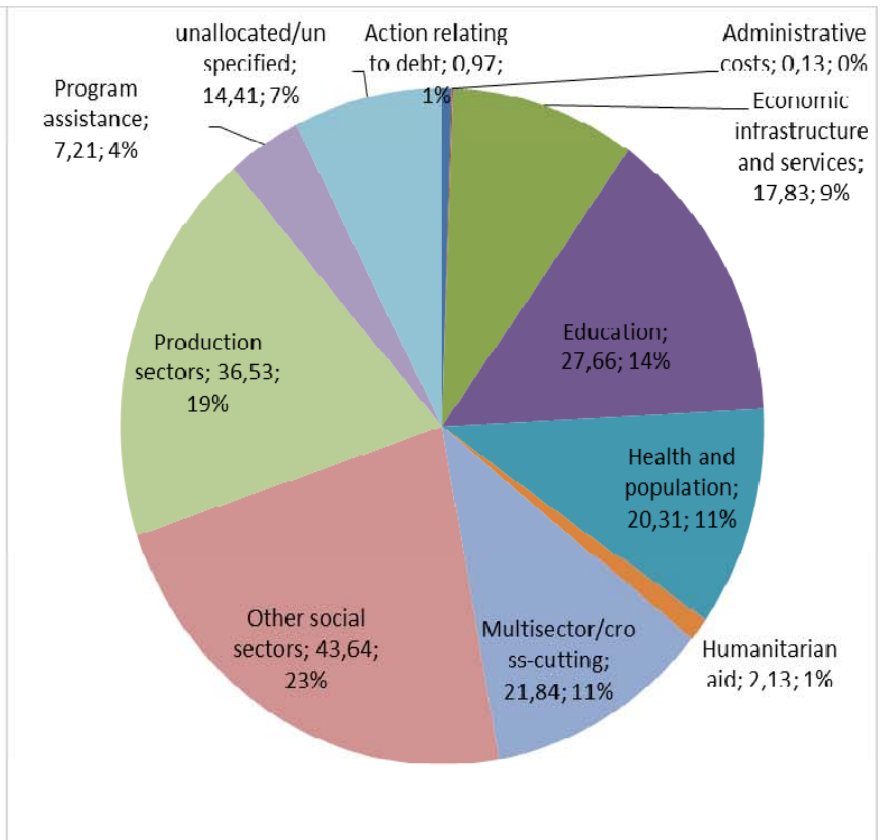


GROSS ODA DISBURSEMENTS BY SECTOR IN USD MILLIONS (AVERAGE LAST 5 YEARS)

(Bolivia)



(Paraguay)





Otras iniciativas de cooperación: Sugerencias para mejoras, desafíos y soluciones a la Cooperación Sur – Sur:

- Fortalecer el diálogo político con los países cooperantes y organismos regionales vinculados al tema con el objeto de evitar duplicidades y desarrollar las articulaciones pertinentes que mejoren la eficacia de la ayuda
- Mejorar las capacidades técnicas y en gestión de la Cooperación Sur – Sur
- Fortalecer y promover sistemas de información nacionales que faciliten la toma de dediciones.
- Diseñar un mecanismo de monitoreo y evaluación de proyectos y/o programas y reducir la fragmentación y duplicación de acciones
- Desarrollar mayor capacidad de negociación internacional, de coordinación y articulación internacional.
- Desarrollar un modelo de formulario único de Cooperación Sur – Sur
- Desarrollar mecanismos para una mayor difusión sobre la oferta de cooperación y la fortaleza y experiencias exitosas por parte de los países.

En este aspecto, podemos destacar los avances en las soluciones y mecanismos de la Cooperación Sur-Sur que deben seguir enfocándose en la inclusión social, participación social. Así como enfocar el desarrollo y fortalecimiento de capacidades individuales, colectivas e institucionales para la sostenibilidad de las acciones de cooperación.

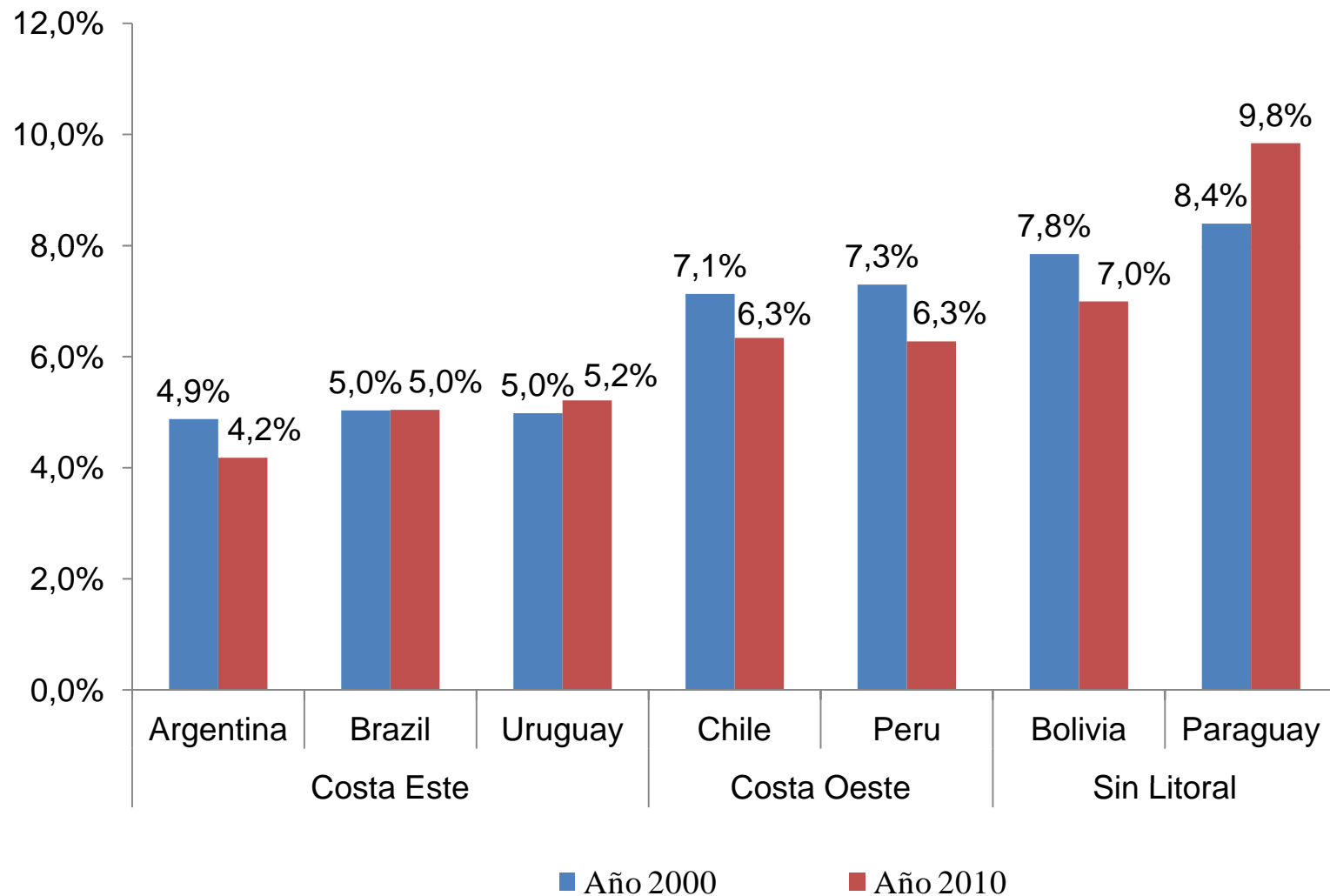


Capítulo 6

DESEMPEÑO LOGÍSTICO Y COSTOS DE TRANSPORTE EN LOS PAÍSES SIN LITORAL DE AMÉRICA LATINA

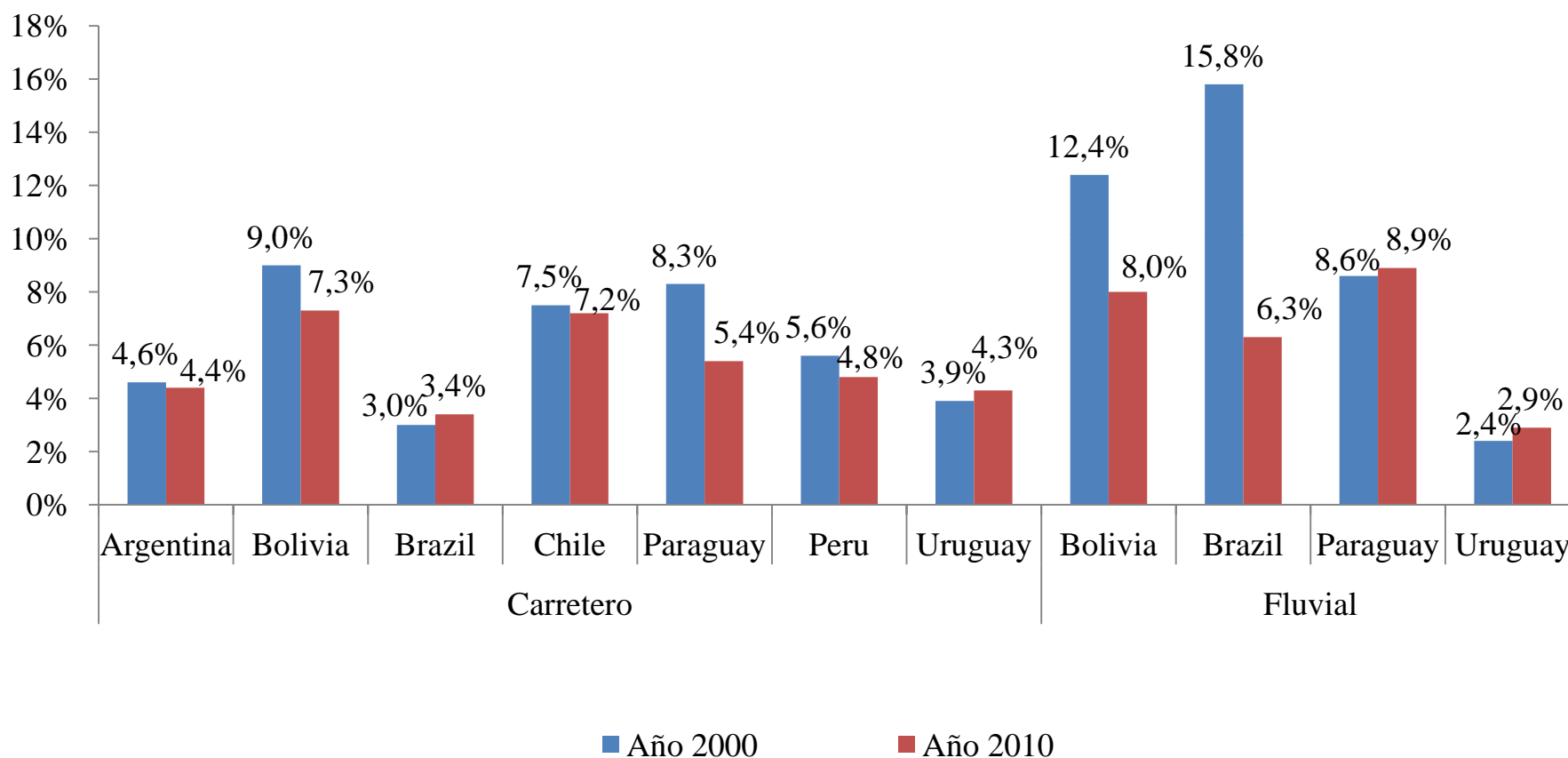


PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES, 2000 y 2010





PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA Y VÍAS FLUVIALES, 2000-2010 (Porcentajes)





CATEGORÍAS DE COSTOS UTILIZADOS EN EL ANÁLISIS DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DE BOLIVIA Y PARAGUAY

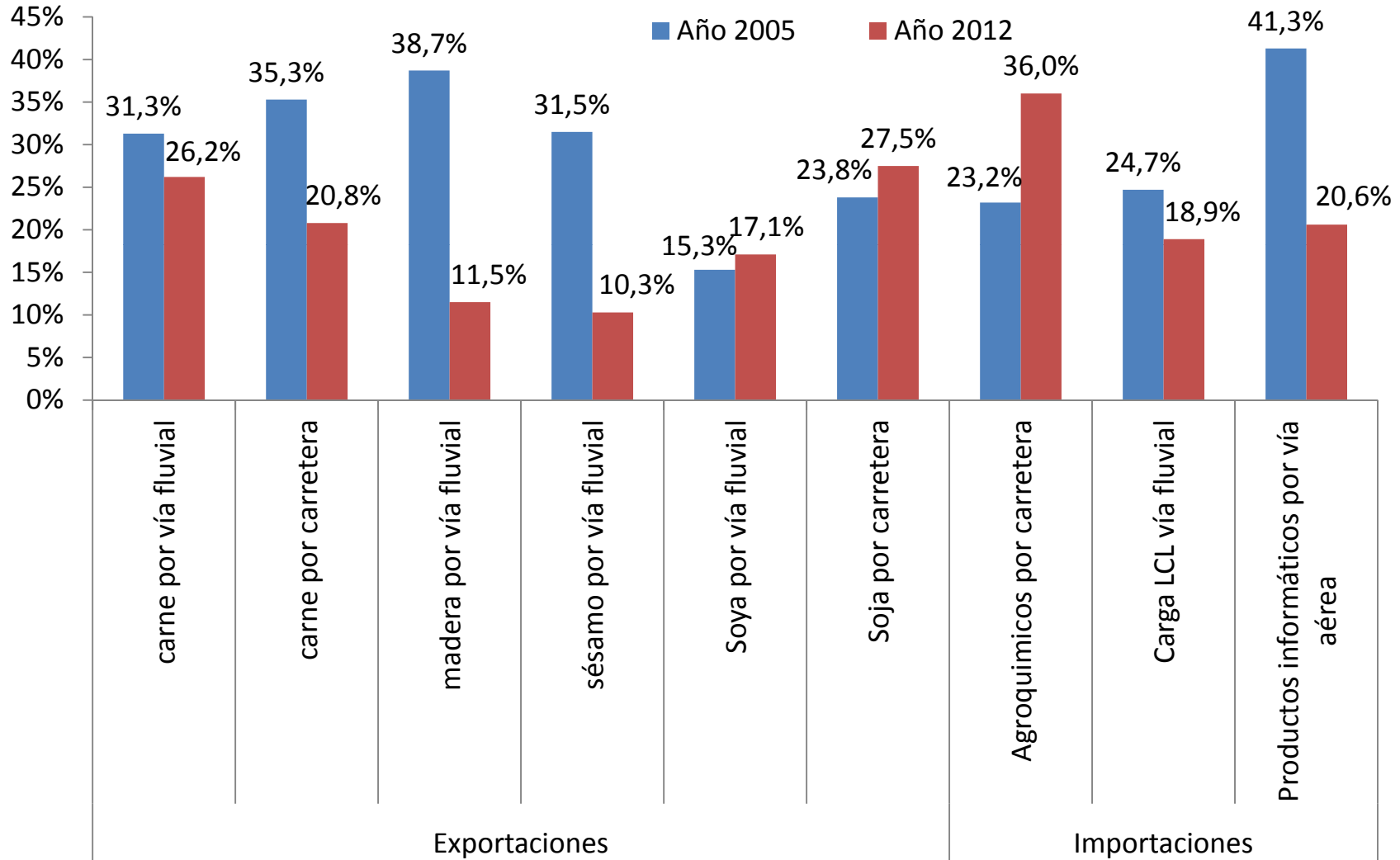
- Pre-embarque
 - Actividades de pre-embarque, que incluyen consolidación, empaquetado y almacenamiento de los productos, transporte al exportador y cualquier otra actividad que sea necesaria o se realice antes que la carga salga para el destino final. A su vez, se incluyen los gastos relacionados con inspecciones y certificaciones exigidos por algún organismo de sanidad.
- Traslado al puerto de salida
 - En este punto se incluye básicamente el flete interno terrestre, de la planta del exportador hasta el puerto fluvial, y cualquier otro costo logístico que se origine en esta etapa del proceso.
- Puerto
 - En este rubro se incluyen los costos de espera, de entrada y salida del puerto.
- Aduana
 - Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero. A su vez, se incluyen las certificaciones e inspecciones que son exigidas por el cliente o por el país importador. En el caso de transporte terrestre, se incluyen los gastos relacionados con pasos de frontera, etc.
- Transporte a destino
 - Aquí no sólo se incluye el costo de flete a destino sino también los gastos relacionados a seguros, manipuleo y servicios portuarios en el caso de transporte fluvial - marítimo.
- Costo de inventario y financiero
 - Los costos de inventario y financieros son calculados en todo el proceso de exportación e importación. En este rubro se intenta calcular aquellos costos que surgen como consecuencia de tener la carga parada, impidiendo que esta siga su proceso de exportación o importación, lo que ocasiona un perjuicio para los agentes comprendidos en la cadena de comercio exterior al no poder liquidar en tiempo y forma sus cobros (ver “Tiempo Como Barrera al Comercio” en la página siguiente)



COSTO DE LAS INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS PARA EL COMERCIO EXTERIOR



PARAGUAY: EVOLUCIÓN DE LAS INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN CADENAS DE COMERCIO EXTERIOR (2005 - 2012)





Capítulo 7

RECOMENDACIONES



Acciones estratégicas a desarrollar en el plano nacional o multilateral

- Promover una mayor diversificación productiva:
- Generar conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto sobre el desarrollo:
- Abordar el déficit de inversión en infraestructura física:
- Resolver las ineficiencias operativas de los servicios de transporte:
- Aprovechar la experiencia internacional:
- Fomentar las oportunidades del turismo:
- Sociedad del conocimiento y nuevas tecnologías:



Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty (1/4)

- **Prioridad 1: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, y la** importancia para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, de examinar y modificar sus marcos reglamentarios para promover un tránsito expedito de las cargas mediante procedimientos que promuevan la transparencia y respeto mutuo de las normas de tránsito y tratados vigentes entre los países de tránsito y sin litoral.

La introducción progresiva y coordinada de sistemas inteligentes de transporte entre estos países, ayudará a racionalizar los procedimientos administrativos, incrementar la seguridad de los procesos y promoverá un uso racional y competitivo de la infraestructura aduanera y portuaria disponible.

La promoción de reglamentos fitosanitarios sudamericanos es una medida que facilitaría el cruce de fronteras.

Fortalecer la capacitación de los funcionarios policiales en los contenidos de los protocolos y convenios de tránsito internacional para evitar confusiones y actuaciones discriminatorias contra transportistas foráneos.



Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty (2/4)

- **Prioridad 2: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura**, junto con el incremento de la inversión pública destinada a la creación de nueva infraestructura, se requiere de la implementación y financiamiento de programas de conservación vial especialmente en los tramos rurales.

Asimismo, se requiere del cumplimiento de las normativas de tránsito, particularmente de las relativas al cumplimiento de pesos máximo por ejes por los operarios de transporte internacional.

Con relación específica a la infraestructura ferroviaria, el mejoramiento y mantenimiento de las vías y el material rodante es fundamental para dar cumplimiento a los convenios internacionales en vigor.

El mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de las rutas fluviales, incluyendo obras de señalización, mantenimiento y ensanche son aspectos aún pendientes de solución.



Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty (3/4)

- **Prioridad 3: Comercio internacional y facilitación del comercio**, y la importancia de las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales son el medio principal de lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos.

Si bien hay avances concretos en esta materia, aún falta mayor fortalecimiento institucional, definición y difusión de políticas integrales. En este sentido se observa la persistencia de obstáculos al tráfico fluido de mercancías en el ámbito fluvial y el carretero.



Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty (4/4)

- **Prioridad 4: Medidas de apoyo internacional**, se recomienda mantener las actividades de asistencia técnica y fortalecimiento institucional a los países sin litoral, privilegiando especialmente aquellas tareas vinculadas al establecimiento de capacidades institucionales vinculadas a la logística y desarrollo institucional, favoreciendo intervenciones que formen parte de un programa integral de desarrollo y no la suma aislada de esfuerzos individuales.



Preguntas?

Ricardo J SANCHEZ

Infrastructure Services Unit, Chief
Natural Resources and Infrastructure Division
United Nations ECLAC

Ricardo.Sanchez@cepal.org
<http://www.eclac.org/transporte>



NACIONES UNIDAS
UNITED NATIONS

